

CÓRDOBA, CIUDAD MODELO DEL CARRUAJE DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA NUESTROS DÍAS

Antonio T. PINEDA NAVAJAS

Periodista

1. La ciudad se prepara para el carruaje

Córdoba, ciudad provinciana allá por la mitad de la centuria del ochocientos, sin problemas urbanísticos verdaderos, con una gran cantidad de terrenos por urbanizar intramuros, una economía eminentemente agraria, sin atisbo ni ganas de industrialización; una estructura ferroviaria (en las décadas centrales del siglo XIX) incapaz de sacar a la capital de su inmovilismo, fue, al igual que hoy, una ciudad del carruaje, en el que este elemento hipomóvil era protagonista de la vida social, cultural, industrial, agraria, económica y, principalmente, urbanística. Más que la industrialización que estaba transformando el urbanismo, llevando hacia la modernidad y el progreso a numerosas ciudades del Antiguo Régimen, a Córdoba la transformó la burguesía agraria y su afán por mostrar su posición social y poder, fundamentalmente a través del carruaje.

Fue el carruaje el que desencorsetó a la ciudad, más que los proyectos y las utopías de progreso e industrialización.

Córdoba no se montó en el tren del desarrollo industrial que hizo, como en otras ciudades, tirar las murallas para crear nuevas zonas residenciales e industriales; las murallas de Córdoba se demolieron con fines especulativos inmobiliarios, para residencias de las clases poderosas y zonas recreativas y de paseo para los terratenientes y ricos comerciantes de la ciudad, presionando a los representantes municipales para que el Consistorio destinara esfuerzo y dinero a este fin, en detrimento

de otras zonas periféricas de barrios populares, que vivieron del sueño de futuros proyectos nunca realizados para su esparcimiento y ocio, a excepción de los llevados a cabo en la Ribera y en el Campo Santo de los Mártires, que ocuparon, al final, las clases poderosas, siendo admirados por los individuos pertenecientes a estratos sociales más bajos y trabajadores.

El coche de caballos en Córdoba siempre tuvo una gran importancia social. Ejemplo de ello es el de un recién llegado al estamento noble cordobés, perteneciente a la burguesía agraria de la ciudad, gracias a la inversión en fincas rústicas, fundamentalmente¹. Se trata de Manuel Medina y Corella, primer conde de Zamora de Riofrío, quien en el inventario que se realizó en 1819² poseía 34.400 reales en coches de caballos, 5.150 en guarniciones y 11.800 en caballos y mulas en la ciudad de Córdoba. Una verdadera fortuna para la época, destinada a prestigiar a su propietario ante sus conciudadanos. Este capital provenía, en su mayoría, de su hermano, José de Ayuda Medina y Corella, fundador del Monte de Piedad de Córdoba, persona que supo introducirse en la alta sociedad cordobesa, aupando a sus familiares a conseguir títulos nobiliarios y posiciones sociales principales³.

La riqueza del coche de caballos en Córdoba, un parque de gran calidad, se ve plasmada por el escritor e investigador para temas históricos del turismo Luis Lavaur, en un artículo publicado en la revista *Estudios Turísticos* en 1986⁴. En él, el antiguo delegado de turismo en Chicago recoge las descripciones que diversos visitantes extranjeros reflejan de la ciudad y en especial de los carruajes cordobeses.

En primer lugar Lavaur cita la experiencia del acaudalado inglés Richard Twiss, quien escribió *Viaje a través de Portugal y España en 1772 y 1773*. Este viajero inglés califica a Córdoba como “la ciudad más agradable de España para residir”. Estos calificativos van a la par de la admiración que le producen los carruajes de la antigua ciudad cali-

¹ Manuel Nieto Cumplido. “Medina Corella y su legado fundacional”, VV.AA. en *Historia del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba. 1864-1978*. Córdoba, 1979, p. 99.

² *Ibidem*, pp. 99-100.

³ *Ibidem*. Este arcedianio de la Catedral de Córdoba ingresó de este estamento religioso, durante los 58 años en los que perteneció, unos 121.800 ducados de oro. Gracias a este capital José Medina y Corella invirtió en prestigio social para su familia, y también en coches de caballos que revirtieron a su vez en protagonismo, p. 84.

⁴ Luis Lavaur. “El turismo español en el siglo de la Ilustración (1715-1793)”. En revista *Estudios Turísticos*, nº 91. Madrid, 1986, pp. 23-49.

fal y cómo estos vehículos se podían equiparar al parque cochero europeo. Según Twiss, citando textualmente a Lavaur,

“Nunca vi más lujosos carruajes en toda España, entre ellos catorce o quince coches, carrozas o faetones recientemente fabricados en Inglaterra y muchos más procedentes de París, y tuve la oportunidad de verlos a todos tirados por cuatro o seis bellísimos caballos grises de largas colas y vistiendo todos los lacayos libreas bordadas en oro y plata”.

El británico, que había realizado viajes anteriormente a Francia y Alemania, entre otras naciones, y que residía en los Países Bajos, constató la riqueza de los carruajes de una ciudad que dependía casi exclusivamente de la producción agraria y estancada en una economía del sector primario, pero que reflejaba su poderío en los carruajes que exhibían, en la indumentaria de los lacayos y enganchando bellos ejemplares de caballos españoles.

Este esplendor del coche de caballo en Córdoba se fue manteniendo durante todo el siglo XIX, produciéndose, como se verá más adelante, en acontecimientos principales y singulares, una nueva manifestación de la importancia y la calidad de los vehículos hipomóviles en la ciudad, que no solo se permitía importar de los dos fabricantes principales del mundo, Inglaterra y Francia, sino que también acudían a los constructores nacionales, principalmente de Sevilla y de la vecina población de Écija, y a los locales, aunque estos eran menos numerosos.

Siguiendo con el excelente artículo sobre turismo publicado por el escritor Luis Lavaur, en él se adjuntan las declaraciones del militar escocés William Dalrymple⁵, quien realizó un viaje por España, comenzando en Gibraltar, para llegar a El Ferrol y finalizar nuevamente en la colonia británica. El mayor Dalrymple pasó por Córdoba y definió quizás mejor que nadie la importancia del carruaje en una sociedad que procuraba mostrar su poderío.

“Las personas de calidad poseen hermosos carruajes, recargados de adornos y dorados, magnificencias que no lucen más [que] en los días de gala, observados aquí con tanta escrupulosidad como en la Corte. Sus coches van tirados por mulas que hacen venir de La Mancha”.

⁵ *Ibidem*, p. 30.

Dalrymple realizó su viaje por España en 1774 y sus experiencias las recoge en la obra *Viaje a España y Portugal*.

Fue otro británico, dos años después, quien certificó lo aportado por los dos viajeros anteriores. Se trata de Henry Swinburne⁶, escritor y viajero, que pasó también por Córdoba. A Swinburne, los carruajes cordobeses le impresionaron, haciendo destacar también la preferencia de la nobleza por los coches ingleses y franceses. Subraya Lavaur de su obra *Viajes por España en los años 1775 y 1776*: “No esperaba ver tanta elegancia en una ciudad del interior de España con tantos y buenos carruajes ingleses y franceses con vistosas libreas y excelentes caballos”.

A finales del siglo XVIII la ciudad gozaba de buena imagen en cuanto al parque de coches de caballos que poseía y la calidad de los mismos.

Según las *Respuestas generales del catastro de Ensenada*, realizado en 1752 y recogidas en una publicación titulada *Córdoba 1752*⁷, la ciudad de Córdoba contaba entonces con cinco maestros cocheros, destacando entre ellos José Sánchez, cinco oficiales y dos aprendices, mientras que el número de cocheros era de 80 y el de lacayos 70, lo que explica que en parque tan extenso, que coincide con las noticias de los viajeros ingleses a la ciudad en el último tercio del siglo XVIII, se tuvieran que traer carruajes tanto de Madrid, donde la nobleza local se encontraba bien relacionada, como de Sevilla, e importarlos principalmente de Inglaterra y Francia. También las *Respuestas generales del catastro de Ensenada* dan información del número de guarnicioneros⁸ que trabajaban en Córdoba, y que satisfacían las necesidades de este alto número de coches de paseo y parque, sin contar las guarniciones que necesitaban cosarios, carreteros o caleseros para su quehacer diario. Eran siete maestros guarnicioneros, 21 oficiales y cinco aprendices, lo que da idea del uso del carruaje en la ciudad de la Mezquita.

Ya bien entrado el siglo XIX, las clases sociales poderosas continuaron con este medio de transporte y de posicionamiento social al mismo nivel que el siglo anterior, contando con un gran número de carruajes en las cocheras de los principales de la ciudad, pero manteniendo fundamentalmente los coches de lujo y de paseo.

⁶ Antonio T. Pineda Navajas. *Esplendor e historia del carruaje*, en el especial Zoco de Diario Córdoba. 31 de enero del 2016

⁷ *Córdoba 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Introducción: Antonio López Ontiveros. Colección Alcábal del Viento. Nº 3. Madrid 1990.

⁸ *Ibidem*, p. 247.

El número de carruajes aumentó en la capital a principios de la segunda mitad del XIX, creando problemas de aparcamiento de estos vehículos hipomóviles en las calles y plazas cordobesas, incluso en el alquiler de cocheras. Muestra de ello es la gacetilla aparecida el 4 de octubre de 1860 en el periódico local La Alborada, titulada *Me voy poniendo en grande*, en la que el redactor hace unos comentarios irónicos sobre el número de carruajes, debido, en parte a la adquisición de los mismos para mostrar un nivel social determinado, sin importar el alto precio del mantenimiento de estos vehículos⁹, y la dificultad para dejar los coches de caballos en cualquier punto de la población, como el caso de la imposibilidad de utilizar como aparcamiento la céntrica plaza de la Compañía cordobesa. El precio de una cochera doble, en 1883 en un lugar privilegiado de la ciudad, como era la calle de Santa Isabel, frente a la casa principal de la Plazuela de Don Gome, era de 20 duros anuales. Es el caso del contrato entre el marqués de Viana, Teobaldo de Saavedra y Cueto y Francisco Díaz Peñalver. El marqués, grande de España, que vivía en Madrid, pidió a su administrador en Córdoba una cantidad superior a 20 duros anuales por el alquiler de la cochera, publicando anuncio en el Diario de Córdoba, pero nadie acudió al reclamo, aceptando las pretensiones de Díaz Peñalver, que desde antes de la aparición en prensa fue de 20 duros¹⁰.

El gran número de carruajes que circulaban por la ciudad hizo que el firme de las calles, de por sí en mal estado, se encontrará en una situación defectuosa, lo que unido a una red viaria estrecha provocó que los cordobeses mostraran sus quejas y la denuncia de la prensa sobre la situación¹¹.

En parque de carruajes tan numeroso la nobleza y las clases altas poseían los mejores y más elegantes, poniéndolos a disposición de cualquier acto popular e importante, dando a conocer, de esta manera, su privilegiada posición social y su poder, como es el caso del recibimiento

⁹ “Con motivo del piso de nuestra capital que unido a lo delicado de la salud del gacetillero tienen su vida en un tris, este que ha llegado a reunir unos cuantos, ha resuelto echar un carruaje, lo cual no extraño porque ya todo el mundo tiene aunque sea un carri-coche, pero no teniendo cochera y viendo que la plazuela de la Compañía la han dedicado a este objeto, suplica a quien corresponda me arriende un cacho de dicha plazuela para encerrar mi carretón”.

¹⁰ Archivo Fundación Viana (AFV). *Propiedades*, leg. 0217.

¹¹ Como ejemplo, la gacetilla publicadas el 21 de octubre de 1869 y la información titulada *Nuevo Paseo de Ronda de los Tejares*, de 1 de febrero de 1861, ambas en el periódico La Alborada.

a la brigada de Coraceros a su regreso de la Guerra de África. En el desfile que siguió aparecen como propietarios de los carruajes que acompañaron a los soldados los mismos apellidos que también participaron en el recibimiento de la reina Isabel II dos años después¹². Entre ellos destacó el conde de Gavia, quien, nuevamente en noviembre de 1861, puso a disposición del Ayuntamiento un “magnífico carruaje” para el paseo por la ciudad del príncipe marroquí Muley el Abbas, y su posterior visita a la Mezquita, acompañado por los gobernadores civil y militar¹³.

En 1860, Juan Álvarez, que poseía un taller en la Fuenseca, se dedicaba a la construcción de carruajes y a vender coches de segunda mano, indicativo del aumento de clientes con poder de adquisición distintos¹⁴. En 1875 solo existían en la ciudad tres constructores de coches¹⁵: Mariano Álvarez Serrano, con taller en la calle Paraíso, 14 -actual Duque de Hornachuelos-; José López Álvarez, en Jesús y María, 8¹⁶, maestro madrileño que en 1860 tuvo su taller en la posada Vergara, en la Plazuela del Puente¹⁷; y José Lozano y Navarro, que tenía ubicado su centro de construcción y reparación en la calle Concepción, 31. Otro constructor de carruajes fue Delgado Pasillas, también con taller en una vía céntrica, la calle Concepción¹⁸. También contaba Córdoba con una empresa tradicional, la de M. Tomás Jaén, ubicada en la calle Jesús y María, en 1902, taller del que hay constancia hasta 1907. A finales del XIX irrumpe en Córdoba una empresa con un concepto más moderno y ofreciendo servicios diversos alrededor del carruaje, con una organización ambiciosa, tanto en la reparación de coches de caballos “montando

¹² Nuevamente el rotativo *La Alborada*, de fecha 11 de mayo de 1860, recoge la participación de los carruajes de la élite cordobesa: “Precedían a la brigada cinco carruajes de los Excmos. Sres. conde de Gavia, de Hornachuelos, marqués de Benamejí, de Villaverde y del señor Rafael Cabrera. Lujosos en extremo [sic] y de muy buen gusto era los cinco trenes; el del señor conde de Gavia con especialidad nos llamó la atención”.

¹³ *La Alborada*, 24 de noviembre de 1861.

¹⁴ *Ibíd.*, 5 de mayo de 1860.

¹⁵ Yodob Asiul. *La Indispensable, guía de Córdoba y su provincia para el año 1875*. Córdoba, 1875, p. 391.

¹⁶ Archivo Municipal Córdoba (AMC). *Expediente sobre carruajes de lujo. 1877-85*. Año 1884.

¹⁷ *La Alborada*, 5 de mayo de 1860. Treinta y tres años después el taller de carruajes de lujo de López Álvarez era un “antiguo y acreditado establecimiento”, según se publicita en el *Almanaque del Obispado de Córdoba* de 1893.

¹⁸ Según el *Almanaque del Obispado de Córdoba* de 1881 “construye toda clase de carruajes y cajas sueltas para dentro y fuera de la población”.

con todos los adelantos y cuenta con operarios muy competentes”¹⁹, en servicios regulares con otras poblaciones, o para el transporte de viajeros a eventos o ferias de poblaciones cercanas a la capital, e incluso para participar en la romería de Linares. Se trata de El Sport, empresa que tendría gran actividad en Córdoba y provincia. Así mismo existían dos personas que se dedicaban al alquiler de carruajes, Tomás Mac y Francisco Ramón, ambos en la céntrica calle San Pablo²⁰, aunque también se construían carruajes en las carpinterías, como es el caso de Pedro Luque León Matapalos, que aparece como carpintero²¹. En 1886 se encuentra como propietario de una empresa de carruajes de alquiler a Baldomero Martínez, estableciendo su negocio en la calle Pileró²². Por el contrario, el mundo laboral era el que más demandaba la construcción de carros y su alquiler, ascendiendo el número de constructores a nueve, todos ellos en las zonas periféricas de la ciudad, al contrario que los de carruajes, como Tejares, Campo de San Antón o Merced, y 30 personas que tenían alquiler de carros, distribuidas por diferentes partes de Córdoba. Ello demuestra que el principal esfuerzo se dedicaba a la construcción de carros como herramientas de trabajo y que una parte de los carruajes fabricados y de importación iban destinados a los propietarios de fincas agrícolas, principalmente los de tipo *breaks*, utilizados para ir de la ciudad a las propiedades, que en verano presentaban una imagen típica de la campiña cordobesa, como eran los toldillos que les colocaban a estos vehículos hipomóviles de gran versatilidad y fortaleza, los renombrados *breaks* o *peters*, y faetones, normalmente enganchando dos o más caballos.

La extrapolación de finales del XVIII a la centuria del novecientos en cuanto a calidad y cantidad de carruajes en Córdoba, que influyó decisivamente en la zona moderna de la ciudad desde el punto de vista urbanístico, se vio reflejada con la visita de la reina Isabel II a la ciudad en 1862, acompañada por el príncipe don Alfonso, futuro Alfonso XII y la infanta doña María.

Es en una reseña lisonjera del cronista de la ciudad, Luis Maraver y Alfaro, donde se da a conocer en la segunda mitad del novecientos otra vez la calidad del parque cochero de Córdoba, la misma calidad que asombró al intendente Alberto de Suelbes, quien anotó en las *Respues-*

¹⁹ Ubicada en la calle Conde de Robledo, 3.

²⁰ Yodob Asiul. *La indispensable*, p. 390.

²¹ *Ibíd.*, p. 390.

²² *Almanaque del Obispado de Córdoba*, 1886.

tas generales del catastro de Ensenada correspondiente, un siglo antes de la visita real a la ciudad de los Califas, “Córdoba aparece no obstante como una verdadera ciudad, con profesionales que sólo figurarían en otras capitales y villas de abolengo. Tiene 8 libreros... 80 cocheros, 70 lacayos...”²³. Para sustentar la adulación que el pueblo de Córdoba siente hacia la “ilustre nieta de san Fernando”²⁴, como la define el historiador local, Maraver toma nota exhaustiva de los diferentes carruajes que acompañaron a la comitiva real, enumerando el número de tiro, el modelo de coche, todos de lujo, detalles de la construcción y engalanado y propietario.

Es una información que debe reflejarse para plasmar precisamente el número, diversidad y calidad de los coches de caballos existentes en Córdoba y que se pusieron a disposición de la comitiva regia. Las autoridades cordobesas recibieron a Isabel II, al príncipe de Asturias y a la infanta al finalizar la cuesta de Rabanales, en el lugar denominado la Choza del Cojo, antes de llegar a la capital. Maraver da un toque de atención sobre los carruajes cordobeses, que no dejaban de desear a los de la Corte²⁵:

“El Sr. Conde de Torres-Cabrera y del Menado Alto presentó dos carruajes, a cual más magnífico en sus diferentes condiciones y objetos. El primero de estos era un suntuoso coche de gala cerrado, por si, a causa de la estación todavía calurosa, pudiera ser más aceptable a S.M. Su corte, tamaño, forma, tallado y demás detalles eran enteramente iguales a los que la Casa Real usa en las fiestas de ceremonia”.

Continúa el cronista de la ciudad con la descripción de este carruaje, que merece la pena describir, para mostrar el uso de materiales nobles brillantemente elaborados.

“Sobre un juego trabajado con el mayor esmero y en donde con delicada talla lucían con profusión figuras de relieves y guirnalda de flores, ostentándose bajo el brillo del oro, se encontraba una caja de extraordinario mérito, en la que se destacaban también los dorados

²³ *Córdoba 1752*, pp. 43-44.

²⁴ Luis Maraver y Alfaro. *La Corte en Córdoba. Reseña histórica de la recepción y estancia SS.MM. y AA. En la provincia de Córdoba en 1863*, p. 75. Córdoba, 1863. Imprenta de D. Rafael Arroyo.

²⁵ *Ibídem*, pp. 55-57.

sobre cristales y sobre fondos, en general, color de guinda. Sobre los cuatro ángulos de la caja y en su parte superior flotaban cuatro lindísimos penachos, llevando en el centro de la cubierta un rico almohadón de terciopelo galoneado de oro y con borlas de lo mismo, que caían sobre los costados del carruaje. Sobre este almohadón de grandes dimensiones destacaba una corona condal dorada y sobre ella aparecía un águila imperial, llevando en el pico uno de los lemas de la casa de Torres-Cabrera. El interior de este carruaje forrado de rico terciopelo, lo adornaban también pabellones de raso blanco y rosa con excelentes y preciosas flequerías”.

Abunda Maraver en la descripción de los coches del conde de Torres Cabrera puesto a disposición de la reina.

“El segundo carruaje era una magnífica carretela de ballestas y doble suspensión, carruaje también idéntico a los de la Real Casa, y en cuya elegante tumba adornada toda de rica pasamanería, se encontraban sobre color carmesí en uno de sus costados las armas de la ciudad de Córdoba, borladas de oro, plata y seda de colores, y en el otro las armas Reales. En los costados del cuerpo de la carretela se veían también dos elegantes escudos de armas de la casa de los Condes de Torres-Cabrera, trabajados en bronce y plata. Todos los adornos exteriores de este carruaje eran de seda blanca y celeste con muy grandes bordones, formando perfecta armonía con el hermoso manto de terciopelo celeste, que adornado con galonería y trencilla de oro, cubría todo el interior del carruaje, dejando ver al descuido la rica cubierta, y la franja color de perla con los bonitos bordados que la guarnecían, Este magnífico carruaje iba conducido por seis caballos españoles andaluces, de gran talla y enjaezados con guarniciones, cuyos adornos y hebillaje dorado correspondía con los del carruaje, siendo el rendaje de oro y seda carmesí, así como sus mantillas o sobre-agujas de terciopelo del mismo color, con flequería y adornos de oro. Los penachos que llevaban sobre la testera los briosos corceles eran de ricas plumas de marabú, de una hechura enteramente nueva, y demostraban el buen gusto del Sr. Conde. El tronquista, cochero y lacayos vestían trajes encarnados”.

Maraver sigue con la descripción de los carruajes, en su mayor parte carretelas, y el lujo de cada uno de ellos, así como de diferentes suspensiones, el de las guarniciones, la diversidad de la vestimenta de cocheros y lacayos, además de los distintos tiros, destacando el de seis a la larga, aunque también se engancharon ocho caballos, como en el de la

marquesa viuda de Villaseca²⁶, aunque los más frecuentes eran cuartas y trancos. Además del tiro de ocho caballos y los de seis a la larga, hubo un total de 38 carruajes tirados por cuatro y dos caballos que acompañaron a la reina Isabel II²⁷ en su recibimiento en la Chozza del Cojo para entrar en la ciudad²⁸. La reina ocupó el coche del marqués de Benamejí, “una hermosísima carretela charolada, de rica tumba”²⁹. Durante los desplazamientos de la reina por la ciudad y sus alrededores la nobleza cordobesa hizo gala de poseer un gran número de carruajes de calidad y elitistas, como carretelas, una góndola, también propiedad del marqués de Benamejí, “tirada por seis caballos enjaezados a la andaluza y servida por cocheros zagales que vestían un gracioso traje a la jerezana”³⁰, e incluso una litera.

El cronista de la ciudad refiere que en el recibimiento que se le hizo a la reina en la Huerta de San Antonio “multitud de carruajes cruzaban sin cesar en todas direcciones”.³¹

Toda la descripción, abundante, que expone Luis Maraver en su crónica es un reflejo de la importancia y uso del carruaje de calidad y élite en la ciudad, a pesar del estancamiento económico y social. Las clases pudientes y dirigentes siguieron conservando el carruaje como

²⁶ *Ibidem*, p. 58. Según Maraver “lució también un magnífico carruaje tirado por ocho magníficos caballos negros, perfectamente amaestrados y entrenados con costoso rendaje amarillo, siendo uno de los trenes que, con más justicia, llamó la atención del público”.

²⁷ *Ibidem*, p. 58.

²⁸ *Ibidem*. Maraver enumera a las siguientes personas que aportaron carruajes para el recibimiento real, que son: conde de Torres-Cabrera y del Menado Alto, marqués de Benamejí, conde de Gavia, marqués de Valdeflores, marquesa viuda de Villaseca, marqués de Villaverde, conde de Hornachuelos, marqués de las Escalonías, duque de Almodóvar, Diego León, Rafael Cabrera, Bartolomé María López, conde de Fuente del Salce, Martín de la Bastida y Rafael Chaparro, pp. 35-39.

²⁹ *Ibidem*, p. 57. “... y montada sobre ballestas. El juego de ruedas con bocines azul turquí y preciosos filetes y adornos dorados armonizaban con el mismo color azul de la tumba, rodeada de gruesos y largos flecos de seda blanca, azul y encarnada. Los penachos que eran de plumas blancas y azules, tenían una hermosa colgante de los mismos colores con coronas, y formaban un conjunto del mejor efecto. Por último, los vestidos del cochero y lacayos, consistían en calzón y casaca blancos, guarnecidos con los colores de la librea de la casa y chaleco encarnado galoneado: el primero llevaba sombrero de candil, y los segundos, tricorrios negros con ancho galón de oro y adornos de plumas encarnadas. El traje del delantero era blanco galoneado, botas altas de charol y gorra de flecos dorados”. P. 37.

³⁰ *Ibidem*, p. 103.

³¹ *Ibidem*, p. 105.

signo de ostentación y exhibición ante la sociedad. Un ejemplo de ello lo pone de manifiesto, al igual que Manuel Medina y Corella, conde de Zamora de Riofrío, el segundo marqués de Viana, caballero real, que en su palacio de Madrid³², contaba con una amplia cochera en la que destacaban un milord, dos berlinas y un landó³³, lo que le supuso al año una cuantiosa suma en su mantenimiento, así como el coche de la marquesa, en el que gastó, en 1908, un total de 1.492,00 pesetas en un tronco de guarniciones completo, con adornos de coronas y escudos, realizado todo ello por la empresa madrileña Hijos de José M^a Ruiz³⁴.

Aunque el número de coches de caballo de paseo y lujo era alto en la ciudad, en cambio el número de maestros cocheros fue decayendo a lo largo del novecientos e incluso entrado el siglo XX. Así, en 1886³⁵ no existe ningún profesional con esta denominación en la ciudad, aunque sí constructores de carros, que fueron habituales desde la Edad Media y en gran número, siendo en esta fecha el de nueve, destacando también las personas que se dedicaban al alquiler de carruajes, once. En este último cuarto del ochocientos la construcción de coches de caballos estaba en manos de los denominados carpinteros. Hacia finales de la centuria del ochocientos solo continuaban dos constructores de carruajes de los que había quince años atrás, Mariano Álvarez y José López; descendiendo igualmente las personas dedicadas al alquiler de carruajes, que eran solo cuatro, o los constructores de carros, que quedaron en seis. La “disyuntiva” económica de la que habla Rafael Castejón Montijano entre “los intentos de cambio económico” y “los procesos derivados de la desamortización”³⁶, de los que según el catedrático y economista cordobés “sólo parece salvarse” la Casa Carbonell³⁷ y la aparición en el horizonte del desastre del 98, lastraron la economía local, sustentada casi exclusivamente en la agricultura, lo que afectó a la escasa in-

³² AFV. *Administración y cuentas*. Leg. 0086. El marqués de Viana pagaba la contribución de carruajes de lujo en Madrid, que en 1901 le supuso un desembolso de 267,75 pesetas por trimestre.

³³ AFV. *Administración y cuentas*. Leg. 0677.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Anuario del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y la Administración*. N^o 21. Madrid, 1986.

³⁶ Rafael Castejón Montijano. “Pasado, presente y futuro de la economía cordobesa”, en *Córdoba Contemporánea. Historia, espacio urbano y economía*, pp. 243-244. Córdoba, 2009.

³⁷ *Ibidem*, p. 244.

dustria cordobesa y en especial la del carruaje, que tuvo que reinventarse en el sector más abierto e indefinido de la carpintería.

En cambio, los hoteles y fondas de la ciudad disponían de servicios de coches de caballos para los viajeros que llegaban a Córdoba a través del ferrocarril, destacando un novedoso servicio de alquiler de carruajes en manos de los famosos hermanos Puzzini, propietarios del Hotel Suizo, que además de ofertar sus prestigiosas instalaciones, cuadras y dependencias para los carruajes, ofrecían alquiler de coches de caballos para desplazamientos y paseos por la ciudad, lo que entraba en clara competencia con las personas dedicadas al alquiler de estos vehículos hipomóviles.

Córdoba seguía dependiendo de París, Londres, Madrid, Sevilla y Écija, que se constituyó en un importante centro de construcción de carruajes siglos atrás. La ciudad continuó ofreciendo ya en el siglo XX coches de caballos nuevos y servicio de restauración, existiendo, hasta hace pocos decenios, la fabricación por parte del afamado constructor e importante miembro de la sociedad cordobesa Amador Naz Román, hermano mayor de Las Angustias y destacado industrial. Naz tenía taller en el Campo de San Antón y se dedicó, entre otros menesteres, a la fabricación y restauración de coches de caballos entre los años 20 y 50 del pasado siglo XX. Colega de Naz fue Taguas, con taller en la calle Aceituno, esquina con Moriscos. Esta dependencia de Taguas tenía amplios patios y corralones donde se depositaban los carruajes para su restauración, actividad a la que se dedicaba principalmente, con amplias puertas para que pasaran con facilidad. En cambio, para entrar los coches al taller en ocasiones encontraban dificultades para volver por tan estrecha esquina, teniendo los operarios que salir para girar a los vehículos levantándolos. Taguas estaba muy bien considerado como reparador y restaurador, prueba de ello era el amplio movimiento de vehículos que pasaban por la calle Moriscos, contando entre sus clientes con los coches pertenecientes al Séptimo Depósito de Sementales de Córdoba³⁸, ubicado en las Caballerizas Reales.

Junto a estos dos constructores y restauradores coincidió una empresa centenaria en este campo. Se trata de Carruajes Matapalos, la empresa más antigua de Córdoba en la actualidad, incluida en el Registro Mercantil. Fundada en 1864 por Pedro Luque León, dos años después de la apoteosis del carruaje durante la visita de Isabel II, estableciéndose

³⁸ Nombre definitivo que recibió en 1945. En Juan Carlos Altamirano Macarrón. *Las Caballerizas Reales de Córdoba*. Málaga, 2001, p. 118.

en Tejares, avenida que sufrió una gran transformación urbanística para el paseo de carruajes, y ubicada en un lugar donde existían varios constructores de carros. Precisamente Matapalos se dedicó también a este menester, destacando en la construcción de vehículos especiales³⁹. La quinta generación de esta familia dirige en la actualidad la empresa, con Rafael Luque Lubián restaurando carruajes hoy de Francia, Bélgica, Italia y España, principalmente de Sevilla, invirtiéndose en parte los flujos de los dos siglos pasados⁴⁰. Además de estos constructores importantes, hubo y hay talleres, aunque escasos, que se dedican a restauraciones pequeñas y a construcción y reparación de ruedas de carruajes, en las que sigue destacando hoy Matapalos.

2. Parque de carruajes en Córdoba

En el momento en que la *Instrucción Provisional para llevar a efecto el Impuesto Transitorio sobre Carruajes*, de 1873, otorgó la cobranza del impuesto sobre los carruajes de lujo a los ayuntamientos se puede establecer un control más riguroso sobre el parque de coches de caballos existente en cada ciudad, incluidos los dedicados a la industria o al transporte de viajeros, aunque la picaresca creó en numerosas ocasiones una oscilación en el total de carruajes de lujo existentes en un momento determinado.

El control del Ayuntamiento de Córdoba, a través de este impuesto, a los vehículos hipomóviles cada tres meses fue exhaustivo, poseyendo noticias fidedignas sobre los movimientos de todos los coches de caballo dentro de la ciudad a través de un contratista, que accedía al cargo por medio de una subasta pública, encargado de cobrar este arbitrio municipal, y ayudado por la guardia municipal en el control de los carruajes de lujo. Tanto el contratista, que ejercía este cargo anualmente, como la guardia municipal vigilaban celosamente que los vehículos transitasen con sus correspondiente contribuciones pagadas, celo derivado, entre otras cuestiones, porque “cuando las altas proceden de denuncias que el contratista produzca por estarse utilizando un carruaje sin haber dado

³⁹ PINEDA NAVAJAS, Antonio T. “construyendo unos carros especiales, de amplios ejes y dimensiones extraordinarias, capaces de transportar grandes pesos, el ‘carretón de Matapalos’, contribuyendo a la modernización de la provincia, llevando pesados transformadores eléctricos a los pueblos durante la dictadura de Primo de Rivera”. *150 años en coches de caballo*, en Diario Córdoba. 19 de junio del 2015.

⁴⁰ *Ibidem*.

cuenta de ello” cobraba la multa, cantidad idéntica al importe que debía satisfacer por haber empleado el carruaje sin abonar el arbitrio⁴¹.

El primer año en el que está registrado este impuesto tras la *Instrucción* de 18 de noviembre de 1873, en el Ayuntamiento de Córdoba, fue durante el período 1877-78⁴², en el que el padrón da cuenta de la existencia de 71 propietarios de coches de lujo, que poseían 112 vehículos⁴³. Este censo, realizado 15 años después de la regia visita de Isabel II a la ciudad, da cuenta de las propiedades que poseía el conde de Gavia, tan proclive a dejar sus carruajes para las recepciones públicas más importantes, compuesta de un landó y una berlina, por los que pagaba 150 pesetas al año, muy lejos de los marqueses de Benamejí, propietarios de una carretela, una berlina, un familiar y un charabán⁴⁴. Estos 112 vehículos le dieron, a priori, al Ayuntamiento unos ingresos de 10.950 pesetas al año.

En años sucesivos se ve el incremento del número de licencias, conforme mejora la situación económica. Así, en el período recaudatorio 1879-80 son 83 los propietarios, con un total de 117 carruajes de lujo⁴⁵. En este ejercicio la marquesa de Benamejí fue la única propietaria de cuatro carruajes, no apareciendo ya como poseedor de vehículo hipomóvil alguno el conde de Gavia. En el censo de 1883-84, disminuyen los propietarios, que pasan a ser 75, con 103 carruajes, que supusieron para las cuentas municipales unas 10.950 pesetas, constando en este censo la marquesa de Benamejí con una góndola y un landó. Se producen dos bajas señaladas, tras ser aclaradas las respectivas situaciones. Se trata del landó que prestaba servicio al Obispo de Córdoba, el dominico Ceferino González, al ser promovido en 1883 a Metropolitano de Sevilla. La otra baja fue la del carruaje que utilizaba el coronel de la Remonta de Córdoba 2º Establecimiento, Pedro González⁴⁶. Pero el fluir del número de carruajes era variado, así en el segundo trimestre de 1883 había 91 titulares, en el tercero, 82 y en el cuarto, 92⁴⁷, variando normalmente con respecto al censo definitivo de principios de período.

⁴¹ AMC. *Expedientes sobre carruajes de lujo. 1877-1885*. “Siempre que el Excmo. Ayuntº. considere procedente su imposición”.

⁴² El primer trimestre abarcaba desde el 1 de julio al 30 de septiembre.

⁴³ AMC. *Expedientes sobre carruajes de lujo. 1877-1885*. Años 1887-1878.

⁴⁴ *Ibídem*. Otro propietario de cuatro carruajes de lujo fue Eduardo Altuna, propietario un landó, una victoria, una berlina y un faetón, en la cochera de la calle Frías.

⁴⁵ AMC. *Expedientes sobre carruajes de lujo. 1877-1885*. Años 1879-80.

⁴⁶ AMC. *Expedientes sobre carruajes de lujo 1877-1885*. Años 1883-34.

⁴⁷ *Ibídem*. Período 1883-84.

Esto se debía principalmente al movimiento de compraventa de carruajes y caballerías y al desplazamiento de personas durante un período de tiempo amplio fuera de la capital, produciéndose una mayor venta de coches de caballos tras finalizar la Feria de la Salud de Córdoba.

Entrado el siglo XX y con la aparición de los denominados “autos”, el coche de caballos se va rindiendo poco a poco al motor, aunque en Córdoba la lucha fue intensa. En el denominado *Libro de Recaudación sobre carruajes de lujo 1923-24*⁴⁸, del Ayuntamiento de Córdoba, aparecen en el primer trimestre del año 1923 un total de 252 personas que pagaban el impuesto sobre carruajes de lujo, entendiéndose que eran vehículos hipomóviles, pues tres años más tardes aparecen, diferenciados, como *Coches y autos de lujo*⁴⁹, con censos distintos. En este primer trimestre de 1923, además de personas físicas que pagan el impuesto, aparecen ya instituciones y empresas con coches a su nombre⁵⁰.

En cambio, con la aparición en mayor número de automóviles, en 1927 el control recaudatorio es distinto. Como carruajes de lujo aparecen en el primer trimestre de este año 77 personas, y en el segundo, de julio a septiembre -en este período veraniego se matriculan más carruajes- 99 individuos⁵¹. Precisamente en 1923 y 1927 se encuentra una persona fundamental en la construcción de carruajes en estos años y los siguientes, Amador Naz Román, quien en 1938 se anunciaba en el diario Azul como “Naz. Talleres de carros, herrería y cerrajería”, con domicilio en el Campo de San Antón, 15, además de fabricante de carruajes⁵², lugar donde en 1881 Antonio Naz construía carros en el Campo de San Antón⁵³. Amador Naz Román fue presidente de la Asociación de Patronos Constructores de Carros de Córdoba⁵⁴.

⁴⁸ AMC. *Libro de Recaudación sobre carruajes de lujo 1923-24*.

⁴⁹ AMC *Libro auxiliar de recaudación. Período voluntario (Carruajes de lujo). 1927-27*. “Coches y autos de lujo. Posesión. 1927”.

⁵⁰ AMC. *Libro de Recaudación sobre carruajes de lujo 1923-24*. Entre ellas el Depósito de la Remonta, la Fábrica de Gas, Carbonell y Compañía, Ingeniero del Pantano, el mayordomo del señor Obispo, Hidro Eléctrica del Genil, dos coches de la Yeguada Militar, uno del Depósito de Sementales, Regimiento de Sagunto y Sociedad E. Mecánicas, pp. 1-16.

⁵¹ AMC *Libro auxiliar de recaudación. Período voluntario (Carruajes de lujo). 1927-27*. “Coches y autos de lujo. Posesión. 1927”, pp. 117-134.

⁵² Azul, 10 de diciembre de 1938.

⁵³ *Almanaque e indicador general de Córdoba y su provincia para 1891*. Por Ricardo Peré y Gómez. Córdoba, 1981, p. 46.

⁵⁴ El Sol de Antequera. 31 de mayo de 1925.

Durante los siglos XIX y XX los modelos de carruajes utilizados por los cordobeses no cambiaron. El coche de caballos preferido en Córdoba fue la berlina, un carruaje cerrado, de lujo, muy utilizado por la nobleza; la carretela, coche de lujo empleado principalmente en ceremonias⁵⁵; las góndolas, igualmente coches de lujo y de paseo; landós, también vehículos de lujo y ceremonia, al igual que las victorias⁵⁶. Todos estos carruajes, excepto la berlina, eran coches de paseo, de los denominados de parque, descubiertos -aunque llevaran capota opcional-, pertenecientes a la alta sociedad, principalmente a la nobleza, y muy adecuados para exhibición en sociedad. Le seguían coches de construcción más robusta y ejes más altos, vehículos destinados a viajes o campo, como el faetón o el break. A continuación destacaban coches ligeros de paseo, como los duque, milord, sociables, vías a vis, apareciendo también familiares y tartanas.



La familia Bobille en los alrededores de Córdoba la Vieja, en una ‘manola’ o vis a vis, en 1911. (Colección Juan Manuel Fernández Delgado)

⁵⁵ Antonio T. Pineda Navajas y Ramón Azañón Agüera. *Carruajes en el Alcázar de los Reyes Cristianos*, p. 100.

⁵⁶ *Ibídem*, p. 101.

3. Restricciones al carruaje y picaresca

La nobleza y burguesía cordobesas influyeron en el devenir urbanístico de la ciudad en favor del carruaje, consiguiendo grandes prebendas, pero también tuvieron que soportar ciertas restricciones durante el siglo XIX y principios de la siguiente centuria, restricciones emanadas del sentido común y la necesidad de regular el ritmo de la ciudad tanto cotidiano como festivo.

Es la prensa del novecientos la que informa, fundamentalmente, de estas restricciones al uso del carruaje. Una de las demandas de la población, desde antes de mediados del XIX era dejar expedito el paseo entre la Puerta de Gallegos y la plaza de las Tendillas los domingos por la tarde, zona que se disputaban los propietarios de carruajes de lujo y los habitantes de Córdoba como lugar destinado al ocio y paseo. En tiempo primaveral en este espacio se juntaban gran cantidad de cordobeses paseando y numerosos coches de caballo haciendo lo mismo. En esta situación el “diario de ciencia, literatura, arte, noticias, comercio y anuncios” *La Alborada* apuntaba que se proclamara un bando para prohibir el paso de carruajes por esta zona⁵⁷, bando que por lo que se ve no se hizo efectivo hasta finales de año.

Si el paseo por las calles Concepción y Gondomar era una costumbre anual, otra zona declarada prohibida para los carruajes fue el Paseo de la Ribera en época de baños, estando excluido el paso de coches de caballos desde las cuatro hasta las ocho de la tarde⁵⁸.

El teatro fue otro punto conflictivo en la ciudad. Este arte, tan dado a que los espectadores fueran en carruajes hasta la puerta del coliseo de la calle Ambrosio de Morales, vía estrecha y sinuosa, en la que los carruajes provocaron varios incidentes en las tardes-noches de representación. En esta calle, dedicada al historiador y cronista de Felipe II, hubo de ponerse, en 1860, “unos marmolillos o columnas” para que no pasaran los carruajes. Los motivos por los que el Consistorio puso estos obstáculos destinados a impedir el paso de los coches de caballos fueron el gran trasiego de personas en esta calle, en la que estuvo la fonda Rizzi (posteriormente se transformó en el Café Suizo), y el Teatro Princi-

⁵⁷ *La Alborada*, 11 de abril de 1860. “Se diese esta año un bando como se ha hecho en otros anteriores para prohibir el tránsito de carruajes los domingos por la tarde por las calles comprendidas entre la puerta de Gallegos y las Tendillas, pues como está probado es una esposición (sic) para los que van a pie en esas tardes de bulla”.

⁵⁸ *Ibidem*, 12 de julio de 1860.

pal⁵⁹. Los argumentos fueron expuestos en la edición del 6 de diciembre de 1860, denunciando el mismo rotativo que

“antes de anoche a la hora del teatro se encontraron en lo más crítico de la calle Ambrosio de Morales, dos carruajes de manos a boca, como es sabido, uno tenía que cejar en lo cual invirtió su cuarto de hora largo, deteniendo la concurrencia y armando una confusión que no se sabía por donde (sic) tirar, especialmente los que se encontraban entre los dos fuegos, es decir entre los dos carruajes. Y lo peor es que nuestras calles no tienen enmienda ni creemos que la tengan en lo que queda de mundo”⁶⁰.

Más restricciones suponían la celebración de los acontecimientos religiosos populares anuales. El eje Puerta de Gallegos, Concepción y Gondomar seguían prohibidos para los coches de caballos en 1897, según bando de la Alcaldía Constitucional de Córdoba, prohibición que se extendía al Carnaval, en concreto al Domingo de Piñata, con horario de 12 de la mañana a 8 de la tarde “en vista de los problemas que ofrece el tránsito de carruajes por la calle Gondomar en las horas en que se aglomera la concurrencia en dicha vía”⁶¹.

La Semana Santa era una de las festividades en la que el Ayuntamiento regulaba a través de bando la circulación: “Queda igualmente prohibida la circulación de carruajes en el interior de la ciudad, exceptuándose el coche correo y vehículos destinados al transporte de pasajeros del ferrocarril”, como rezaba en esta fiesta religiosa a principios del XX, prohibición que comenzaba a las doce de la mañana del Jueves Santo y continuaba “hasta el toque de gloria”. Lo mismo sucedía con la

⁵⁹ *Ibidem*, 18 de marzo de 1861. “La estrechez y animación de esa calle estaba pidiendo ese remedio”, en clara alusión a la prohibición del paso de carruajes, obstaculizado por los marmolillos.

⁶⁰ *Ibidem*, 5 de enero de 1861. El mismo periódico incide en el problema, pero en esta ocasión editorializa en la nota, aportando una posible solución: “El teatro de Córdoba está situado en tan mal sitio para los carruajes que no pueden montarlos sus dueños hasta que se han alejado de la puerta todos los que concurren a pie; de consiguiente tienen que esperar mucho tiempo y parecía regular que pudieran hacerlo en sus palcos respectivos o en una sala de descanso, ya que no es suya la culpa de esa detención. La sala que hay en otros teatros, aquí no se conoce, si bien pudiera consagrarse a ese objeto la habitación que hay frente de la entrada del patio, y en sus palcos no pueden estar porque a poco de concluir la función empieza el encargado del alumbrado a apagar las luces dejando a oscuras y perfumados por la pavesa a los que esperan”.

⁶¹ El Defensor de Córdoba. 7 de febrero de 1900.

solemne procesión del Santísimo Corpus Christi, celebración que llevaba anexa la prohibición de la circulación de carruajes en la tarde del jueves del Día del Señor.

Eran unas normas que intentaban conciliar la convivencia entre los vecinos de Córdoba y los propietarios de carruajes de lujo, de alquiler o industriales. Pero junto a la complicada red viaria de la ciudad, con calles angostas y sinuosas; cocheros de punto o alquiler sin ningún interés en respetar las normas, y el espíritu de los *sportsman* ingleses que imperaba en algunos cocheros cordobeses, convirtieron a la ciudad en un lugar conflictivo en el que los accidentes, las denuncias y el buen hacer de los cocheros cordobeses en situaciones delicadas, tuvieron un protagonismo importante en la segunda mitad del novecientos.

Una imagen de lo que sucedía en la ciudad lo refleja un redactor de La Alborada en 1861, que titula *Los cocheritos*:

“Ayer por la mañana estuvo uno más de una hora entretenido en volver el carruaje en la calle Almonas; él sudó el quilo, atajó la gente, divirtió a más de cien espectadores, martirizó a las mulas, pero se salió con ella, volvió la góndola en aquellas estrechuras. Bien dicen, que, para cocheros los de Córdoba”⁶².

No solo el diseño medieval de la ciudad influyó en la dificultad para circular los carruajes. La suave vigilancia del Consistorio respecto al cumplimiento de las normas municipales de higiene en las calles, o quizás la influencia de algunas personas en los ediles, provocaron situación de abandono en lugares céntricos, como el “enorme montón de granzas”, deshechos de una obra que se encontraba en el centro de la plaza de las Tendillas, impidiendo el paso de los coches de caballo. El material estuvo allí una semana sin que nadie se ocupara de él, lo que motivó las dudas de la dirección del diario La Alborada sobre los privilegios de algunos ciudadanos⁶³.

Situaciones como la anterior y el atrevimiento de algunos cocheros, tanto de transporte de viajeros como particulares, provocaron numerosos accidentes, denunciados por la prensa local, que recogió un amplio abanico de ellos, como el ocurrido en la puerta del Ayuntamiento, con

⁶² La Alborada, 27 de noviembre de 1861.

⁶³ *Ibidem*, 27 de septiembre de 1860. La gacetilla abunda en “que será muy probable haga dar un vuelco a la *Diligencia Cordobesa*”.

“un coche tendido a la larga”⁶⁴; el choque entre un carro y un coche en la calle Emilio Castelar (actual Lineros)⁶⁵; o accidentes provocados por la irresponsabilidad de los cocheros que no respetaban las obras de adoquinado de las calles, pasando por ellas, como el sucedido en la céntrica calle Gondomar, en la que la guardia municipal denunció en una ocasión a un cochero de punto y a dos particulares⁶⁶.

Uno de los gremios más problemático fue el de los cocheros de punto, por sus decisiones intempestivas, en ocasiones, “entrando a escape por la parte opuesta del Gran Capitán”⁶⁷, conducir en estado de embriaguez, desafiar a las autoridades al ser interceptados, pasear por lugares prohibidos, causar daños a los edificios, circular al galope⁶⁸, circular sin haber abonado la licencia e incluso sin poseerla principalmente durante la Feria de la Salud, en la que se hacían carreras sin ser cocheros profesionales⁶⁹.

No solo los cocheros de punto o profesionales fueron conflictivos en ocasiones, sino que los particulares también los emularon, tanto en no respetar las prohibiciones como guiar los coches al galope, además de no pagar la contribución exigida por la Instrucción de 1873 respecto a los propietarios de carruajes de lujo, provocando la intervención de la guardia municipal y las decisiones salomónicas del Consistorio cordobés. Además de limpiar las caballerías y los coches en las plazas públicas, que también fueron motivos de multa por parte del Ayuntamiento.

En el apartado contributivo se puede incluir la actuación de Angustias García Valverde, quien solicitó la baja de su carruaje durante el

⁶⁴ La Alborada, 28 de septiembre de 1860. Lo que provocó la ironía en el reportero, escribiendo “he aquí a lo que se esponen (sic) los poderosos y pase adelante sin más ni más que como hacen los carruajes cuando pasan al lado de nosotros”.

⁶⁵ El Defensor de Córdoba, 17 de enero de 1900.

⁶⁶ *Ibidem*, 6 de abril de 1900.

⁶⁷ *Ibidem*, 28 de mayo de 1900.

⁶⁸ Causa esta que era frecuente entre los cocheros de punto y particulares en Córdoba, lo que provocó que El Defensor de Córdoba publicara una dura nota el 24 de julio de 1901, titulada *Sin enmienda*: “A pesar de las repetidas excitaciones que a las autoridades hemos hecho, continúan los carruajes marchando al galope por las calles de más tránsito, sean o no estrechas. Anteanoche, a todo el correr de tres tiros de caballos, a través del Gran Capitán y calle de la Concepción un vehículo que por milagro no atropelló a muchas personas. Anoche marchaba por la calle Santa María de Gracia otro a la carrera, atropellando a una caballería. Y ayer como hoy y hoy como mañana el público se lamenta de estos excesos que pueden traer consigo desgracias lamentables sino se les pone coto”.

⁶⁹ El Defensor de Córdoba, 11 de junio de 1900.

primer trimestre de 1884 (julio, agosto y septiembre) con el argumento de que el coche estuvo reparándose en el taller de la calle Jesús y María propiedad del maestro madrileño López Álvarez, además de ausentarse durante la temporada de verano. A pesar de comprobarse estos hechos por el jefe de la Guardia Municipal, la comisión de Hacienda del Consistorio le obligó a pagar la contribución “por no existir razones que justifiquen la revocación”,⁷⁰.

Las excusas para no pagar este arbitrio fueron de lo más variopinta, caso del labrador Manuel García Bartolomé, que para desplazarse a su cortijo del Ochavillo utilizaba un carruaje de lujo, aduciendo que su “continuo padecimiento” le imposibilita visitar la finca sino es en un coche de caballos, estimando que el que él utiliza es de uso agrícola, por lo que debe eliminarse de la matrícula⁷¹.

A estas circunstancias se añadían los propietarios de carruajes que los utilizaban y no los daban de alta, lo que traía de cabeza a contratistas del cobro de este arbitrio y a la guardia municipal. Algunas denuncias caían en lo esperpéntico, como la que recayó en Manuel Baena y Molero, denunciado tanto por el contratista como por el jefe de la Guardia Municipal porque “tiene carruaje y lo viene utilizando diariamente”. El informe final, tras las averiguaciones de la comisión de Hacienda, fue:

“que el carruaje que ordinariamente utiliza D. Manuel Baena y Molero es el perteneciente a sus sras. tías y que si alguna vez era uno de su particular pertenencia es con los caballos destinados al primero, por lo cual puede considerarse que solo un tronco es el que utiliza en ambos coches”⁷²,

quedando Baena libre de pagar impuesto.

Otro caso que llama la atención es el del profesor de Medicina y Cirugía Camilo Alzate, molesto por su inclusión en el impuesto sobre carruajes de lujo, pues el que utilizaba era “exclusivamente por su ejercicio de Médico”, por el que pagaba el impuesto industrial. Además, Alzate puso como excusa su “impedimento para andar es notorio y público”, amenazando con darse de baja en el ejercicio de la Medicina. La respuesta del Consistorio, firmada, entre otros, por el alcalde Bartolomé Belmonte, fue contundente “...no cabe duda en que D^o Camilo Alzate

⁷⁰ AMC. *Expedientes sobre carruajes de lujo. 1877-1885*. Período 1884-85.

⁷¹ *Ibídem*. Lo que no fue excusa para abonar el arbitrio.

⁷² *Ibídem*.

se halla obligado al pago de este impuesto, sin que sean excusables las razones que aduce”⁷³.

Todo lo contrario al celo mostrado por la marquesa de Conde Salazar, quien encontrándose en París, y habiendo recibido el Diario de Córdoba, se enteró de que había que pagar el arbitrio sobre carruajes de lujo, escribiendo que al no tener persona que la representara en la ciudad para inscribirlo, esperaba que las autoridades municipales tuvieran en cuenta su situación⁷⁴.

La costumbre de evitar pagar los arbitrios municipales parece que también era normal en algún funcionario municipal, como parece que así lo indica el expediente abierto al regidor del Ayuntamiento José Baena y Díaz. La instancia que elevó al Consistorio cordobés, tras ser denunciado por utilizar un carruaje, posee tintes de folletín. Baena, en su instancia, informó del incendio que sufrió en su vivienda en la plazuela del Vizconde cuatro años atrás, quemando la atarazana o cochera. Tras el suceso utilizaba, cuando la necesitaba, una góndola de su hermano Ignacio, que vivía en Montalbán, “enganchando con las bestias y los arreos del campo (un mulo y un caballo que es un jaco propio para los toros)”, manifestando el funcionario que “esto dista mucho de ser un carruaje de lujo”, añadiendo que no existía ley ninguna que prohibiera el empleo de carruajes prestados. Baena y Díaz, en su extensa instancia, dramatizó al escuchar su nombre en boca del secretario del Consistorio en una sesión, “figurando a la cabeza de esta lista cual si fuese el jefe de los infractores de la ley”, afirmando que la denuncia nacía de “algún individuo” del municipio para vejarlo y hacerle daño, finalizando que pagaría, pero a ser posible como “carricoche para campo”, finalizando, el dolido funcionario, que “no debe igualarse a uno de ostentación como el que se le puso a la Reyna D^a Ysabel II a su entrada en Córdoba”. Finalmente el Ayuntamiento le eximió del arbitrio, pero pagando el trimestre anterior por no haberlo dado de baja⁷⁵.

Mención aparte merece la conducta de los cocheros de vehículos de pasajeros y punto en cuanto al cobro de los servicios de manera abusiva. Un caso típico fue en 1861, cuando unos conductores de un ómnibus que hacía el servicio desde la estación a la ciudad cobraron “cuatro duros” a una persona, que protestó, pero que al final hubo de pagar las veinte pesetas⁷⁶.

⁷³ *Ibidem*. Período 1877-78.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ *Ibidem*. Período 1880-81.

⁷⁶ La Alborada, 27 de abril de 1861,

4. El carruaje y su influencia en el urbanismo

Si a mediados del siglo XIX la revolución industrial en España conllevó una revolución urbanística para aumentar el espacio del suelo urbano donde ubicar fábricas y construir nuevas viviendas, lo que supuso la desaparición en un gran número de ciudades de las murallas que las encorsetaban, en Córdoba también desaparecieron los lienzos murados, pero los motivos fueron bien distintos al de otras poblaciones.

En Córdoba el espacio intramuros durante la segunda mitad del ochocientos seguía ofreciendo una gran cantidad de espacios vacíos donde ofertar suelo urbano sin necesidad de acudir a terrenos fuera de las murallas. Esta presencia de grandes espacios para urbanizar derivaba principalmente de las desamortizaciones. Numerosas propiedades religiosas que fueron desamortizadas contaban con amplios terrenos dedicados a huertas y corralones, suficientes para abastecer la demanda de suelo urbano, además de zonas deshabitadas como terrenos abandonados, muladares, etc. Francisco García Verdugo lo constata con la siguiente afirmación: “De otro lado, la constante expansión de la ciudad fuera de las murallas, no en su función residencial, para lo cual el casco histórico tiene suficiente espacio en esta época (incrementado aún más por efecto de la desamortización eclesiástica), sino de actividades recreativas...”⁷⁷. Abunda García Verdugo en la falta de necesidad de suelo industrial fuera de la ciudad, continuando con “... y productivas, por la exigencia de sacar del casco aquellas actividades industriales o artesanales que pudieran resultar molestas”⁷⁸. Esta afirmación del geógrafo cordobés indica que no fue la necesidad de suelo industrial el que influyó decisivamente para la demolición de las murallas de la ciudad, sino más bien las “actividades recreativas”, entre ellas la popularización del carruaje en las clases dirigentes y poderosas, que necesitaban de espacio suficiente para su esparcimiento y mostrar su posición social. En el mismo sentido se manifiesta la también geógrafa cordobesa Cristina Martín López⁷⁹, a la que acudiremos para conocer la influencia del carruaje en las modificaciones urbanísticas de la ciudad.

⁷⁷ Francisco R. García Verdugo. *Córdoba, burguesía y urbanismo. Producción y propiedad del suelo urbano: el sector de Gran Capitán, 1859-1936*, p. 42. Córdoba. 1992.

⁷⁸ *Ibídem*, pp. 43-44.

⁷⁹ Cristina Martín López. *Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama histórica*. “Sin embargo, es necesario resaltar que el derribo de las murallas y la posterior expansión de Córdoba no estuvo motivada, como en algunas otras ciudades españolas, por una demanda de suelo urbano puesto que el casco histórico cordobés contaba con

Una sociedad que en 1862, como expuso el historiador y cronista oficial de la ciudad en su mencionada reseña titulada *La corte en Córdoba*, tenía una nobleza capaz de mostrar una calidad y cantidad de carruajes, además de los aportados por los dirigentes políticos, sociales y económicos cordobeses, necesitaba de grandes espacios para poder emplear estos vehículos hipomóviles, signo de ostentación y poder desde el Imperio Romano, principalmente, hasta principios del siglo XX.

Para conseguir estos espacios recreativos, tanto de paseo como para los carruajes, la burguesía y la nobleza cordobesas se valieron de su influencia ante el consistorio, como lo demuestra el hecho de la atención tan especial que los munícipes tuvieron en la zona de Gran Capitán y el paseo de la Victoria, y la dejadez o la falta de recursos para realizar proyectos para ocio en barrios más desfavorecidos de la ciudad. Respecto a la influencia de la burguesía (agraria principalmente, como afirma Castejón Montijano: “La historia económica de Córdoba es en cierta manera la historia de su agricultura”⁸⁰), Cristina Martín López así lo afirma: “Vemos pues, como poco a poco, va desapareciendo la muralla de la ciudad, principalmente, en el sector noroccidental por influencia de la nueva clase burguesa que se irá apropiando del espacio ocupado por ella”⁸¹. Para ello basta un ejemplo, cómo el alcalde de la ciudad, Carlos Ramírez de Arellano, autorizó el desmonte y nivelación del ejido de la Victoria y calle de la Trinidad, proyecto que forma parte de una acción de más envergadura, como la construcción de casas de bellas fachadas y jardines para ocio y esparcimiento⁸², destinados a las clases más pudientes de la ciudad.

Aunque fue el ferrocarril el gran valedor para la reforma del Paseo de la Victoria, el ayuntamiento fue derribando las puertas de entrada que

suficientes espacios vacíos que permitieron su utilización para nuevas edificaciones e incluso este espacio se vio aumentado por efecto de la desamortización, sino que por el contrario, este proceso fue impulsado, como ha puesto de manifiesto García Verdugo, por exigencias de tipo recreativo” (aunque García Verdugo publica su obra *Córdoba, burguesía y urbanismo* en 1992, Martín López se basa en la memoria de licenciatura del geógrafo cordobés, en 1985, aún inédita, que posteriormente se publicó con el título mencionado), pp. 46-47. Córdoba, 1990.

⁸⁰ Rafael Castejón Montijano. *La casa Carbonell de Córdoba. 1866-1988. Génesis y desarrollo de una Sociedad Mercantil e Industrial en Andalucía*. p. 44. Córdoba, 1977.

⁸¹ Cristina Martín López. *Córdoba en el siglo XIX...*, p. 61.

⁸² *Ibidem*. “Estas actuaciones estuvieron llenas de intencionalidad y son un claro reflejo de la progresiva conquista de esta primera periferia por la nueva clase burguesa, que va a ir transformando el antiguo límite defensivo en un sector típicamente decimonónico”, p. 62.

había en la muralla para el paso de los carruajes, allanando el terreno para que el agua no impidiera su paso, en las zonas requeridas, quitando los poyos del paseo de la Victoria, creando una calle solo para el paseo de los coches de caballos, ensanchando, en algunos casos de manera urgente, los caminos cercanos a este lugar de ocio y esparcimiento para facilitar el tránsito de vehículos hipomóviles⁸³. La apertura del paseo del Gran Capitán, la de la puerta de la Trinidad⁸⁴, con la alineación de la calle López de Hoces, Concepción y Gondomar, entre otras vías principales de Córdoba, se hicieron no solo para el embellecimiento de la ciudad y la construcción de bellas fachadas al gusto decimonónico, sino para contribuir al uso del carruajes motivado por “las necesidades de tráfico y circulación generadas por el ferrocarril”⁸⁵.

El carruaje planeó en la mente de los dos principales responsables del urbanismo de la ciudad durante la segunda mitad del XIX, como Pedro Nolasco Meléndez, arquitecto municipal, y Rafael de Luque y Lubián, arquitecto provincial. Se hicieron proyectos de alineaciones de las calles para facilitar el tránsito de los coches de caballos, algunos con gran visión urbanística aunque de realización casi imposible para hacer las vías más rectas y al gusto de este siglo, como la que desde la calle San Felipe, pasando por las calles de Valladares y San Roque se adentrara en la Judería, uniendo con ello el sector del Gran Capitán, ideado por Nolasco Meléndez⁸⁶. Al no ser posible, por el diseño urbanístico medieval que la ciudad poseía y posee en su casco histórico, y ante el auge del carruaje en la otrora ciudad califal, se intentó regular el tráfico como en otras urbes con características parecida a la de Córdoba, con direcciones únicas para que no se dieran los atascos tan frecuentes ni los cocheros tuvieran que mostrar su habilidad cejando el carruaje. Aunque la realidad urbana de Córdoba no ofrecía precisamente una red viaria amable para el carruaje, como sucedió en la Edad Moderna, en la que se derribaron casas y se ensancharon plazas para que estos vehículos pudieran pasar y girar. En Córdoba siguió sucediendo lo que en los años cuarenta del pasado siglo XX pasaba en el taller de Taguas en la calle Aceituno, que había que girar los coches a mano para que pudieran continuar su camino, además de adaptar las fachadas de ciertas calles estre-

⁸³ *Ibídem*, pp. 90-101.

⁸⁴ Antonio T. Pineda Navajas; Ramón Azañón Agüera. *Carruajes en el Alcázar de los Reyes Cristianos. El inicio de una nueva Feria de la Salud*. Córdoba, 2014, p. 21.

⁸⁵ Cristina Martín López. *Córdoba en el siglo XIX*, p. 159.

⁸⁶ *Ibídem*, pp. 163-164. Cristina Martín recoge con abundante documentación estos proyectos que no se llegaron a realizar.

chas para que los bocines que protegían las candilejas del eje no erosionaran las paredes.

La zona predilecta de actuación del consistorio siguió siendo la zona del Gran Capitán y del paseo de la Victoria, lugar de residencia de la naciente burguesía cordobesa y sitio de paseo y ocio. Se prefirió realizar la puerta de la Trinidad a actuar en la Ribera para aderezar el firme que ayudara el paso de carruajes pesados. La puerta de la Trinidad facilitó sobre 1862 el acceso a la feria sin la necesidad de dar grandes rodeos⁸⁷.

La presión de la burguesía hizo que Córdoba se transformara urbanísticamente, lo mismo que llevó a cabo la nobleza durante el Antiguo Régimen, tanto en las zonas residenciales de nueva creación así como facilitando el acceso a los lugares a los que solía acudir en carruajes o simplemente para guiarlos y mostrar su posición social. García Verdugo refiere

“La localización de la nobleza, en primer lugar, y de la naciente burguesía, después, preferentemente en la zona de la Villa va a determinar que sea esta parte de la ciudad la que se vea más favorecida por las decisiones de las sucesivas Corporaciones municipales que influyen de manera considerable para que la iniciativa particular actúe en el mismo sentido”⁸⁸.

5. El carruaje en Córdoba en el siglo XX y hasta la actualidad

El primer tercio del siglo XX se inicia con “numerosos intentos de despegue industrial en la economía cordobesa”⁸⁹. Esta situación contribuyó al mantenimiento del carruaje en las clases pudientes, principalmente durante ciertas celebraciones, como la Feria de la Salud y la asistencia a las corridas de toros en el coso de la Merced primero y en el de Tejares posteriormente⁹⁰. En las visitas del rey Alfonso XIII a la hacienda de Moratalla, en Hornachuelos, para jugar al polo o practicar la cacería, el monarca solía utilizar un faetón de su amigo personal el

⁸⁷ *Ibídem*, p. 173.

⁸⁸ Francisco R. García Verdugo. *Córdoba, burguesía y urbanismo. Producción y propiedad del suelo urbano: el sector de Gran Capitán, 1859-1936*, p. 70. Córdoba, 1992.

⁸⁹ Rafael Castejón Montijano. “Pasado, presente y futuro de la economía cordobesa”, en *Córdoba Contemporánea. Historia, espacio urbano y economía*. Córdoba, 2009, pp. 258-259.

⁹⁰ Antonio T. Pineda Navajas; Ramón Azañón Agüera. *Carruajes en el Alcázar de los Reyes Cristiano*, p. 22.



1925 Feria de Cordoba.Salida de los toros.
Colección Juan Manuel Fernández Delgado

segundo marqués de Viana, caballerizo mayor, y propietario de la hacienda, indicativo de la predilección de la nobleza cordobesa de principios del XX por el empleo del coche de caballos.

El automóvil relegó a cocheras y naves agrícolas, principalmente, a los carruajes, padeciendo diversas vicisitudes solo superadas en la Feria de la Salud de Córdoba, donde solían exhibirse diversos tipos de coches de caballo, recuperándose posteriormente numerosos carruajes, restaurándose y poniéndolos en servicio.

Córdoba no quedó nunca huérfana de coches de caballos y no solo por los utilizados en el servicio público o coches de punto, ni los empleados durante romerías o ferias, incluidos los carruajes que para protocolo poseía el Ayuntamiento. El Alcázar de los Reyes Cristianos de Córdoba fue escenario de exhibiciones, a cargo del Séptimo Depósito de Sementales en 1961 y 1962, con coches propiedad de esta unidad militar. También el Patio Central de las Caballerizas Reales fue lugar de exhibición, y doma de caballos para enganche⁹¹.

En los años noventa el carruaje en Córdoba comenzó a resurgir de una manera especial. Fue gracias a cocheros destinados en el Séptimo Depósito de Sementales de Córdoba, asentado en las Caballerizas Reales, lugar privilegiado en la historia del caballo a nivel mundial. Cocheros como el montillano José Reche y el gaditano Juan Robles impulsaron, desde el Depósito de Sementales, el universo del carruaje, junto al cordobés Pedro Mata, creando afición y realizando una labor didáctica que eclosionó en el aumento de carruajes en esta última década del siglo XX. La feria de Córdoba se fue llenando de nuevo del carruaje de tradición, enriqueciéndose en cada edición con mejores coches de caballos procedentes de Inglaterra, Francia, Alemania, Italia y Estados Unidos⁹².

Precisamente la década de los noventa fue el inicio del protagonismo a nivel nacional de los carruajes en Córdoba. Un factor fundamental, tras la cultura que impregnaron tanto la tradición como la labor didáctica de Reche, Robles y Mata fue la creación del Club de Enganches de Córdoba, en octubre de 1991 por parte de diez aficionados⁹³. El Club de Enganches se ha dedicado principalmente a la actividad deportiva del

⁹¹ *Ibidem*, pp. 29-30.

⁹² *Ibidem*, pp. 22-23 y 30.

⁹³ Antonio T. Pineda Navajas. *25 años enganchando oros*. Diario Córdoba. 26 de diciembre del 2016. Los fundadores fueron José Luis Arteché Sendarrubia, José Jiménez Espejo, Javier Vilches Quesada, Miguel Lovera García, José Estévez Pérez, Juan Robles Marchena, León Lizaur Valderrama (fallecido), Antonio Carrión Fernández, Antonio Carrillo Baeza y Juan Manuel Serrano de la Cruz (también fallecido).

enganche, consiguiendo ser la entidad de la disciplina con más medallas de España. Son varios campeones nacionales los que perteneces a la asociación como Juan Robles, José Barranco y Antonio Carrillo, en cuartas, y José Jiménez, en tronco. El club ha sido numerosas veces campeón de España por equipos y sus cocheros también han obtenido importantes victorias a nivel internacional⁹⁴, además de participar en campeonatos del mundo de cuartas. El Club de Enganches ha realizado una gran labor educativa fomentando la disciplina a través de cursos y competiciones para aficionados, además de organizar concursos de diversos niveles e impulsar las competiciones de postas. En la actualidad es la asociación deportiva de referencia en España, aunque no descuidan la actividad de atalaje de tradición, contando entre sus socios con grandes coleccionistas de carruajes que participan en exhibiciones y competiciones de tradición.

Precisamente algunos componentes del Club de Enganches crearon en junio del 2012 otra asociación, denominada Club de Carruajes de Tradición de Córdoba⁹⁵, dedicada al atalaje de tradición, que en un lustro ha conseguido posicionarse en este tipo de competiciones dedicadas a conservar los carruajes antiguos tal y como eran, las guarniciones y la vestimenta de cocheros, lacayos y acompañantes, siendo el club con más actividades de España, ya que organiza exhibiciones, como la que el primer sábado de la Feria de la Salud de Córdoba tiene lugar en el Alcázar: el Concurso Internacional de Atalaje de Tradición, dentro del evento Cabalcor; concursos nacionales y la exhibición de coches antiguos que ha celebrado en estos dos últimos años en el Oratorio de San Felipe Neri, perteneciente a la Subdelegación de Defensa en Córdoba⁹⁶.

⁹⁴ Tanto Robles, Barranco y Carrillo han sido ganadores de la Copa Ibérica, competición de carácter internacional que tiene lugar en Portugal y España, además de participar en la Copa del Mundo de la disciplina, y concursar por invitación en el prestigioso Royal Windsor Horse Show, que se celebra en los jardines del palacio de Windsor y el Home Park, en Inglaterra.

⁹⁵ *Acta fundacional de la Asociación Club de Carruajes de Tradición de Córdoba*, de 12 de junio de 2012. Los fundadores del nuevo club cordobés fueron: Manuel Guerrero Pulido, Manuel Rico Molina, Juan José Sánchez Cachinero, Antonio Gómez García, María Asunción Hidalgo Pérez Victoria, Marco José Lesmes Ríder, Rafael Bernier García, Rocío Jarabo Sosa, Rafael Segundo Galán Laporta, Rafael Bonilla González, Mateo Costa García, Antonio Carrillo Baeza, Federico Márquez López, Inmaculada García Baquerizo, Amalio Martín Romero, Diego Soldevilla Guitart y Javier Vilches Quesada.

⁹⁶ Antonio T. Pineda Navajas. *Museo vivo de carruajes*, en el especial Zoco de Diario Córdoba. 5 de febrero del 2017.

Otra muestra del interés en Córdoba por el carruaje es el alto número de coches de caballos fabricados antes de 1942 y que se encuentran en perfecto estado de conservación o restaurados escrupulosamente que existen en diversas cocheras y colecciones particulares, que sitúan a la ciudad como una de las más importantes de España.

Córdoba puede considerarse a lo largo de la historia como modelo de ciudad del carruaje por varios motivos: una tradición de siglos debido a la influencia que la aristocracia cordobesa tuvo en la Corte, el dinamismo de la economía cordobesa en el XVI y la proliferación de las artes suntuarias y la creación de las Caballerizas Reales⁹⁷; una cultura del coche de caballos que perduró incluso en épocas de economía menos boyante; una adaptación urbanística basada más en el carruaje que en la necesidad de terreno industrial o de vivienda; y una actividad que se mantiene en la actualidad con la creación de dos clubes de enganches, lo que no posee ninguna ciudad española, que cubren todo el espectro del carruaje tanto en el terreno deportivo como de tradición; un amplio y diverso número de actividades a nivel local, regional, nacional e internacional; varias colecciones de coches de caballo de gran calidad; y actividades culturales y de investigación que giran alrededor del mundo del carruaje, entre ellas este *II Congreso Internacional Las Caballerizas Reales y el mundo del caballo*, dedicado monográficamente a este apasionante tema.

⁹⁷ Vid. Juan Aranda Doncel; José Martínez Millán. 'Las Caballerizas Reales de Córdoba durante los siglos XVI y XVII: estructura administrativa e integración social', pp. 32-128. En *Las Caballerizas Reales y el mundo del caballo*. Coordinadores: Aranda Doncel, Juan; Martínez Millán, José. Córdoba, 2016.